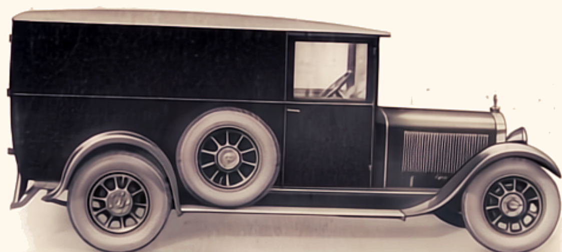
DER NEUE MERCEDES-BENZ LIEFERWAGEN





WALTER BIEDERMANN
STUTTGART

für 750 kg. NUTZLAST



Dem oft geäußerten Bedürfnis der Geschäftswelt nach einem schnellen leichten Lieferwagen von hervorragender Qualität und Ausstattung hat die Daimler-Benz A.-G. durch Schaffung des

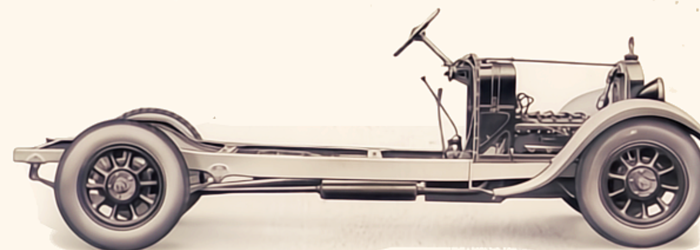
Mercedes-Benz-Lieferwagens

für 750 kg Nutzlast

Rechnung getragen und auch bei dieser Konstruktion die ihr als ältester Automobilfabrik der Welt zu Gebote stehenden überreichen Erfahrungen in ausgiebigster Weise zur Anwendung gebracht.

Das hervorragende äußere Merkmal dieses Wagens ist die rassige Linienführung sowohl des Fahrgestelles als auch des Aufbaues, so daß jeder Besitzer dieser neuen Type damit ein eindrucksvolles Zeichen seines Geschäftes im Straßenverkehr gibt. Ferner ermöglicht die große Fahrgeschwindigkeit von etwa 60 km eine überaus rasche Bedienung der Kunden und damit eine wesentliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit eines jeden Unternehmens. Wie alle Mercedes-Benz-Wagen sind Motor und Fahrgestell aus den vorzüglichsten Rohstoffen mit peinlichster Sorgfalt in Serienarbeit hergestellt und geben daher die Gewähr für ungestörten Betrieb und lange Lebensdauer, so daß in Verbindung mit dem äußerst sparsamen Betriebsstoffverbrauch ein Mindestmaß der Betriebs- und Unterhaltungskosten erreicht wird.





Technische Merkmale

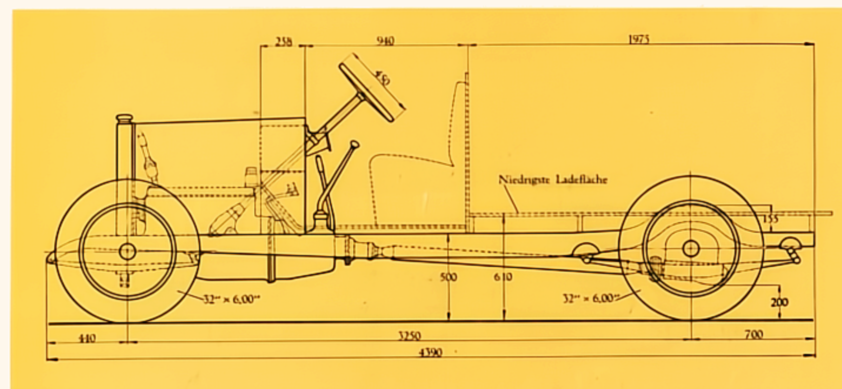
Motor:

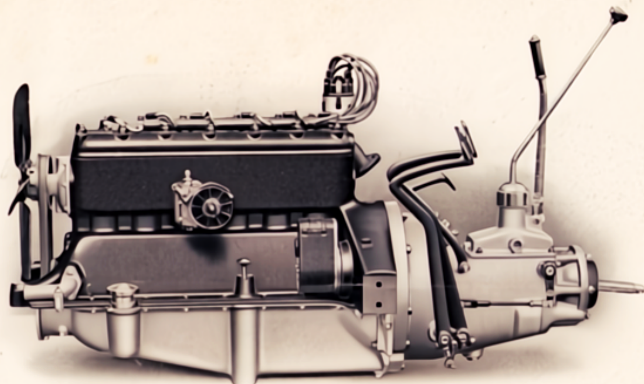
Anzahl der Zylinder	6
Bohrung	65 mm
Hub	100 mm
Zylinder-Inhalt	1990 ccm
Drehzahl normal	3200
Bremsleistung	38 PS
Stundengeschwindigkeit	60 km
Brennstoffverbrauch auf 100 km . . . etwa	18 l
Ölverbrauch auf 100 km	0,6 l

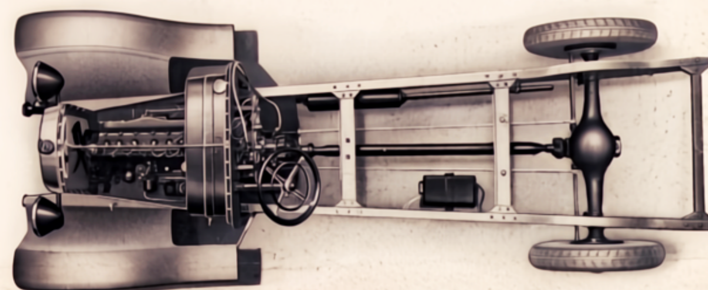
Fahrgestell:

Gesamtlänge	4390 mm
Länge hinter Spritzwand	2915 mm
Länge hinter Führersitz	1975 mm
Radstand	3250 mm
Spurweite	1425 mm
Rahmenbreite vorn	645 mm
Rahmenbreite am Ende	1105 mm
Bodenfreiheit	200 mm
Niedrigste Ladehöhe (mit Radkasten)	610 mm
Ladehöhe (ohne Radkasten)	950 mm
Bereifung (Ballongeradseitreifen)	32″ × 6,00″

Fahrgestellgewicht etwa 900 kg. Größte Tragfähigkeit (Aufbau + Nutzlast) 1250 kg
Gewicht mit normalem Lieferwagenaufbau 1350 kg
Zulässiges Gesamtgewicht (beladen) 2250 kg







Der Motor:

Das zugleich als Ölwanne dienende Gehäuse-Unterteil des Sechszylinder-Motors ist aus Leichtmetall hergestellt, Gehäuse-Oberteil und Zylinderblock sind in einem Stück gegossen und bestehen gleich dem leicht abnehmbaren Zylinderdeckel aus Grauguß. Zwischen beiden Gehäuseteilen ist die besonders kräftige Kurbelwelle in Gleitlagern siebenmal gelagert und mit Schwingungsdämpfer versehen, so daß ein vollkommen ruhiger, ausgeglichener Gang des Motors erreicht wird. Die an der Auspuffseite stehend angeordneten, untereinander austauschbaren Ventile werden von der im Gehäuse-Oberteil gelagerten Nockenwelle durch leicht nachstellbare Platten-Stößel von unten gesteuert. Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt durch schräg verzahnte, geräuschlos arbeitende Stirnräder von der Kurbelwelle aus. Ein auf der Nockenwelle sitzendes Schraubenrad treibt die senkrechte Zwischenwelle an, mit welcher oben der zur Dynamo-Zündung gehörige Verteiler, unten die Zahnrad-Ölpumpe gekuppelt sind, letztere saugt das Öl aus der Kurbelwanne an und drückt es über ein von außen zugängliches Feinfilter nach den Gleitlagern der Kurbelwelle und nach den Pleuelstangenlagern. Das aus den Lagern tretende Öl schmiert die Grauguß-Kolben, die Kolbenbolzen sowie die Lager der Nockenwelle, um sich nach Durchgang durch ein Grobfilter wieder in der Kurbelwanne zu sammeln. Am Feinfilter sind die Leitungen nach dem Öl-Kontrollapparat auf der Schalttafel und nach der Zentralschmierpumpe am linken Längsträger neben dem Getriebekasten angeschlossen. Ein Öl-Überdruckventil am Feinfilter sorgt für den richtigen Druck in den Leitungen. Mittels eines Meßstabes kann der Ölstand in der Kurbelwanne bequem nachgeprüft werden. Die Kühlwasser-Pumpe ist in die vordere Stirnfläche des Zylinderblocks eingesetzt, sie besitzt mit dem Windrad eine gemeinschaftliche Achse, welche von der Kurbelwelle durch Gummi-Keilriemen angetrieben wird.

Die Vergasung des Brennstoffes erfolgt durch einen Zenith- oder Solexvergaser, der mit einem vom Lenkrad aus einstellbaren »Korrektor« für Anlassen, Normalbetrieb und Sparbetrieb ausgestattet ist. — Ein von der Schalttafel aus bedienbarer Zerstäuber erleichtert das Anlassen während der kalten Jahreszeit. Die einstellbare Saugrohrheizung ermöglicht die restlose Ausnutzung des Brennstoffes. Ein am Vergaser angebrachter Luftfilter scheidet die in der angesaugten Luft angesaugten Staubteilchen aus und bewirkt damit eine wesentliche Schonung des Motors. — In die Kühlwasserleitung ist ein selbsttätig arbeitender Thermostat eingeschaltet, der den Umlauf des Kühlwassers bei kaltem Motor zuerst sperrt und dann nach richtiger Erwärmung freigibt.

Der Motor ist mit dem am Kurbelgehäuse angeflanschten Leichtmetall-Getriebekasten durch eine äußerst leicht zu bedienende Einscheiben-Kupplung verbunden. Der Getriebekasten enthält Chromnickelstahl-Stirnräder für 3 Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang, die durch verschließbare Kugelschaltung modernster Konstruktion eingerückt werden. —

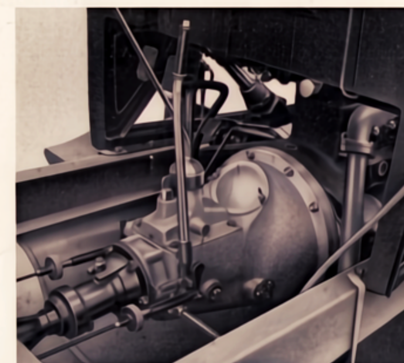


Das Fahrgestell:

Die Längsträger des äußerst kräftigen Stahlblechrahmens laufen ohne seitliche Kröpfung nach hinten auseinander. Über der aus Stahlblech gepreßten Hinterachse sind die Längsträger schwach nach oben gekröpft. Das Hinterachsgehäuse enthält den Schnecken-Antrieb mit Kegelradausgleichgetriebe. Die Schnecke ist durch eine Mittelwelle unter Zwischenschaltung eines Kreuzgelenkes (vorn) und eines Gewebelaschengelenkes (hinten) mit dem Getriebekasten verbunden.

Die Vorder- und Hinterfedern sind halbelliptisch, die Vorderfedern haben Band-Stoßdämpfer. —

Die Innenbandbremse wirkt durch Betätigung des Fußhebels auf alle vier Räder, und zwar wird zuerst nur ein Teil der Bremsbänder gegen die Bremstrommeln gedrückt,

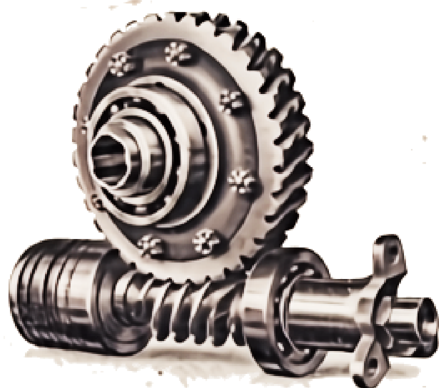


Getriebekasten

die hierdurch entstehende Reibung bringt die restlichen Bremsflächen selbsttätig zur Wirkung, so daß ein leichter Fußdruck zur Bedienung der Bremse genügt. Der Handbremshebel betätigt die auch von der Fußbremse abhängigen Hinterradbremsbänder. Das Bremsgestänge ist bequem nachstellbar und durch Schlösser gesichert. –

Die Lenkung erfolgt links durch stark geneigte Spindel und Mutter. –

Alle Schmierstellen des Fahrgestelles werden durch die vom Getriebekasten aus angetriebene Zentral-Schmierpumpe vollständig selbsttätig mit Öl versorgt.



Der Schneckentrieb

Vor der Spritzwand ist unter der Motorhaube der 50 Liter fassende Brennstoffbehälter mit Absperrhahn, Reiniger und Ablaßvorrichtung angebracht.

Auf der Schalttafel sitzen der Ölkontrollapparat, der Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzähler, der Schaltkasten, die 8-Tage-Uhr und die pneumatische Brennstoff-Uhr; die Schalttafel wird durch zwei Lampen beleuchtet. – Außer diesen beiden Lampen und dem Rücklicht wird das Fahrgestell mit zwei Scheinwerfern ausgestattet, in denen über den mit zwei Glühfäden versehenen Biluxlampen auch Standlampen angebracht sind. Die Einschaltung des jeweils gewünschten Leuchtfadens erfolgt durch den Druckknopf in der Mitte des Steuerrades. – Den Lichtstrom liefert eine Lichtmaschine in Verbindung mit einer 12-Volt-Batterie, welcher auch der Strom für den in die Außenverzahnung des Schwungrades eingreifenden Anlasser entnommen wird. – Durch den Signalring auf dem Lenkrad wird das Signal-Horn betätigt. –



Hinterachse

Die Stahlblech-Speichenräder sind mit Tiefbett-Felgen und Ballon-Geradseitreifen 32" × 6,00" versehen. – Ein bereiftes Ersatzrad wird mitgeliefert.

Der Aufbau:

Der Aufbau wird den besonderen Wünschen des Auftraggebers entsprechend als Pritsche oder Kasten ausgeführt. –

Die Ladefläche hat normalerweise eine Länge von 2000 mm und eine Breite von 1650 mm. – Die lichte Höhe des Kasten-Aufbaus beträgt etwa 1300 mm.

Zubehör:

Außer dem erforderlichen Werkzeug gehören zum Fahrgestell:

- 1 Andrehkurbel,
- 1 Reifenpumpe mit Druckmesser,
- 1 Wagenheber mit Schlüssel,
- 1 Blechdose mit Schrauben, Muttern, Splinten usw.,
- 1 Ledertasche mit Ersatzdüsen zum Vergaser,
- 1 Ersatzteilkästchen zur Lichtanlage.

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM

8534.327.